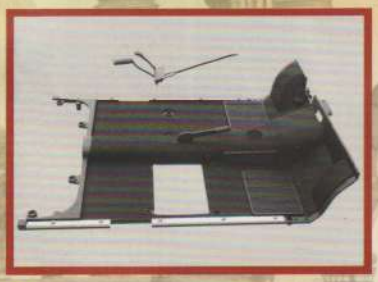
Рекомендуемая цена: 499 р.

# СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

## ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 48

САМЫЙ УДАЧНЫЙ РЕСТАЙЛИНГ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00048
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

**Соберите ВАЗ-2101 «Жигули»** 16+
Выпуск 48, 2019

**РОССИЯ**
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

**БЕЛАРУСЬ**
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

**КАЗАХСТАН**
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

**УКРАИНА**
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 600 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

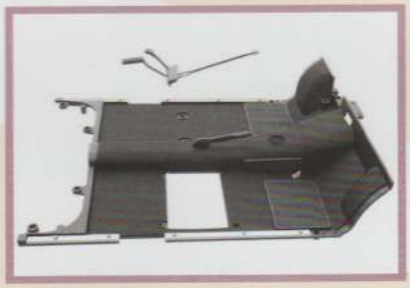
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 16.05.2019.
Дата выхода в свет: 01.08.2019.

**Фотографии и иллюстрации:**
Стр. 6 (вверху) © More Cars/Wikimedia Commons; Стр. 6 (внизу), 7 (в середине) © TASS; Стр. 7 (вверху) © Dreamstime; Стр. 7 (внизу) © RL GNZLZ/Wikimedia Commons; Стр. 8 (вверху) © Фотобанк Лори; Стр. 8 (внизу) © Mick/Wikimedia Commons; Стр. 9 © Nationaal Archief; Стр. 10 (вверху), 11 (внизу) © AKG; Стр. 10 (внизу) © Prins Bertil Memorial in Stockholm; Стр. 11 (вверху) © Darkone Wikimedia Commons.

# ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка накладок и педального блока

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Самый удачный рестайлинг

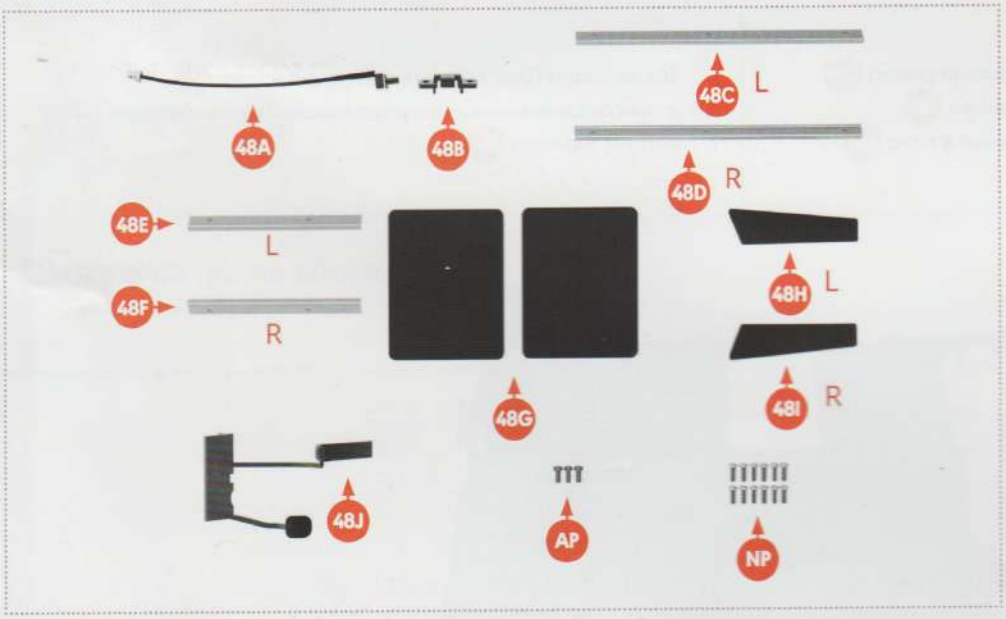
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Немецкий верблюд»

**Узнайте больше о коллекции на сайте:**
**www.vaz2101-collection.ru**

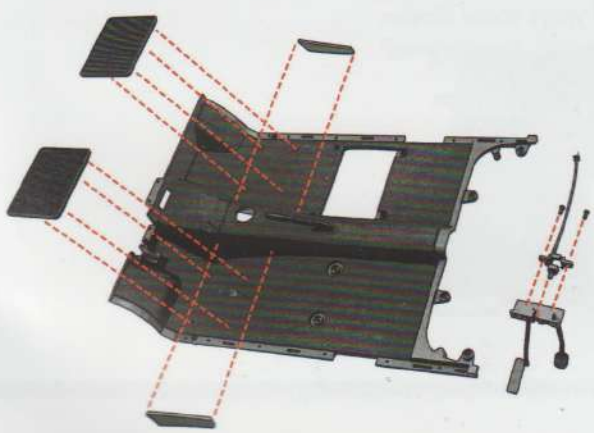
# Установка накладок и педального блока

Продолжите сборку вашей модели ВАЗ-2101, установив на нее педальный блок, накладки порогов и коврики, полученные с этим номером.



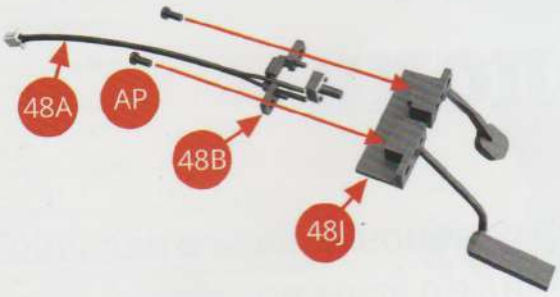

- 48A Переключатель педали тормоза
- 48B Охват переключателя педали тормоза
- 48C Накладка порога левой передней двери
- 48D Накладка порога правой передней двери
- 48E Накладка порога левой задней двери
- 48F Накладка порога правой задней двери
- 48G Коврик переднего сиденья ( 2 шт. )
- 48H Левый боковой коврик туннеля карданного вала
- 48I Правый боковой коврик туннеля карданного вала
- 48J Блок педалей сцепления и газа
- AP Винт M1,7 × 4,0 мм (3 шт.)
- NP Винт M1,7 × 4,5 мм (12 шт., серебристый верх)

## Схемы сборки



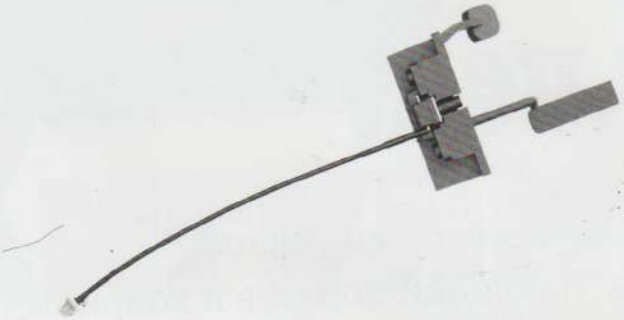
# СБОРКА МОДЕЛИ

**1**



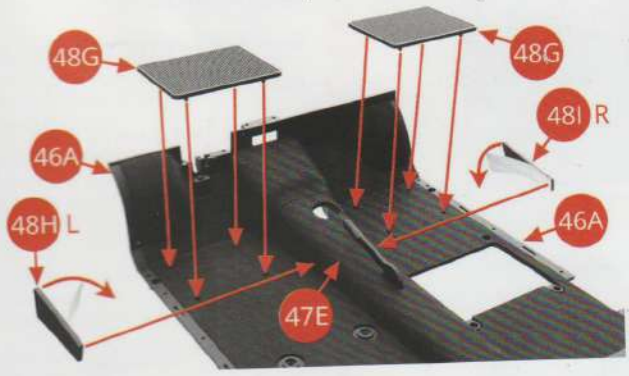

Проденьте провода переключателя педали тормоза 48A через охват переключателя педали тормоза 48B, закрепите его на блоке педалей сцепления и газа 48J двумя винтами AP.

**2**



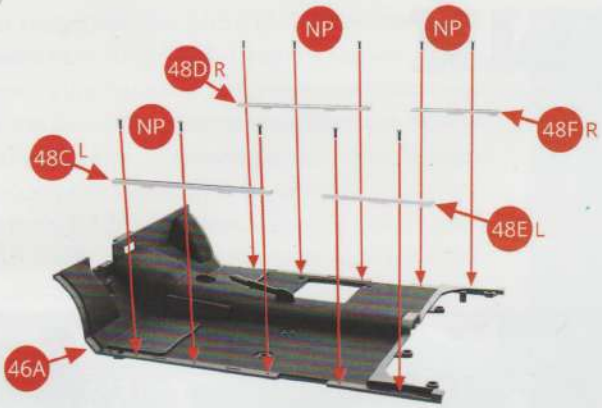
Так выглядит блок педалей сцепления и газа 48J с присоединенными к нему проводами переключателя педали тормоза 48A.

**3**



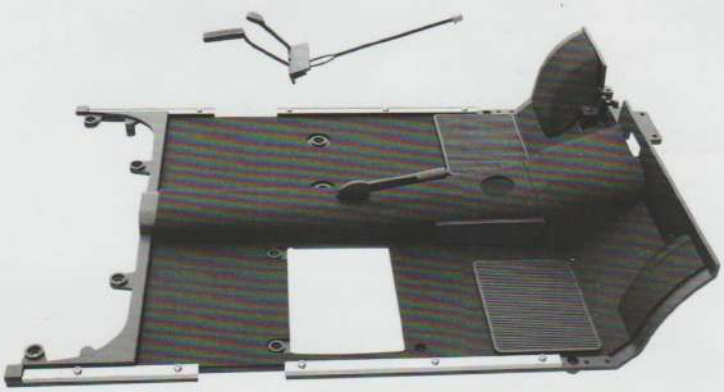

Закрепите коврики передних сидений 48G на панель внутреннего пола 46A штырьками с обратной стороны ковриков. Снимите подкладочную бумагу с левого 48H и правого 48I боковых ковриков туннеля карданного вала и наклейте их с обеих сторон на обшивку пола туннеля карданного вала 47E, ориентируя их в соответствии с видами узлов после сборки.

4




Установите накладки порогов левой 48C и правой 48D передних дверей, а также накладки порогов левой 48E и правой 48F задних дверей (см. маркировку с обратной стороны: L - левая, R - правая) на соответствующие левый и правый края панели внутреннего пола 46A и закрепите их винтами NP.

## Вид узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

# Самый удачный рестайлинг

ВАЗ-2106 представлял собой рестайлинг предыдущей модели ВАЗ-2103. Дизайнеры отлично поработали: «шестерка» совсем не ассоциировалась со своей предшественницей, а воспринималась как самостоятельная модель.

*Автомобиль ВАЗ-2106 на выставке ретроавтомобилей. Современная фотография.*

Параллели и сравнения после рестайлинга были неизбежны. Кто-то считал «шестерку» лучше «тройки», кто-то – хуже. Существует точка зрения, что снаружи «шестерка» была лучше, а внутри – хуже 3-й модели.

## Един в трех лицах

Наивно полагать, что все автомобили ВАЗ-2106 выпускались только в базовой комплектации с 1,6-литровым мотором. Это не так. Изначально, как и в случае с ВАЗ-2103, предусматривался выпуск вариантов с менее мощными двигателями.

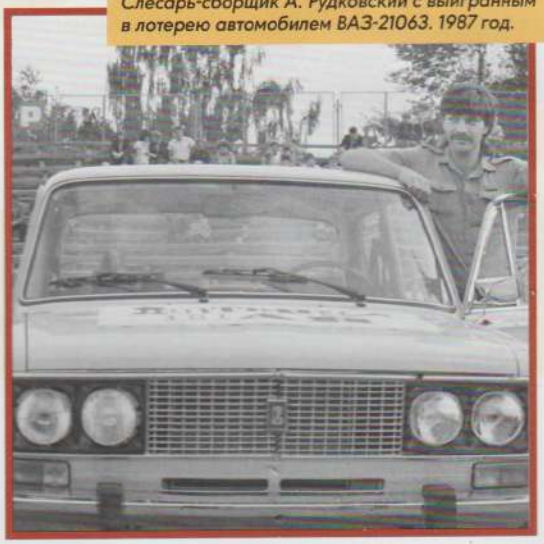
*Опытный образец ВАЗ-2106 (в центре) рядом с уже известными моделями «Жигулей». Тольятти, 1975 год.*

На модификации ВАЗ-21061 устанавливался двигатель ВАЗ-2103. Причем на части машин – в упрощенной комплектации с системой охлаждения без электровентилятора. Крыльчатка при этом устанавливалась на торец вала насоса охлаждающей жидкости.

Версия ВАЗ-21063 оснащалась двигателем ВАЗ-21011, на этот раз в улучшенной комплектации. В нее входили датчик давления масла и электровентилятор системы охлаждения. Система выпуска отработавших газов имела один резонатор вместо двух. Автомобили поздних выпусков могли оснащаться бамперами от ВАЗ-2105. Любопытно отметить, что до 1991 года эта модификация в экспортном исполнении обозначалась LADA 1300SL, где SL – Super Luxe. При расшифровке такого обозначения получается, что это версия люкс автомобиля LADA 1300, то есть ВАЗ-21011. После 1991 года название LADA заменили на «Жигули», а в остальном обозначение осталось прежним.

Во все три варианта, внешне, кстати сказать, ничем, кроме шильдиков с обозначениями, друг от друга не отличавшиеся, в процессе производства неоднократно вносились мелкие изменения. В 1977 году были слегка изменены дефлекторы отопителя, появилась мнемоника контрольных ламп в спидометре и в тахометре. В 1981 году ее обновили, попутно заменив пиктограммами пояснительные надписи и в других контрольных приборах. С 1980 года автомобили стали оснащаться карбюратором «Озон» вместо прежнего «Вебера». В 1982 году видоизменился выключатель аварийной сигнализации. После снятия с производства модели ВАЗ-2103 на «шестерках» постепенно сменился комплект молдингов: поясные элементы снабдили концевыми фиксаторами, вместо хромированных нижних молдингов появились черные пластиковые; были исключены из оформления окантовка колесных арок и хромирование ободков боковой светотехники – указателей поворотов и катафотов задних крыльев (последние вообще упразднили в 1987 году). В 1986 году ВАЗ-2106 получил

*ВАЗ-2106 участвует в ралли на Урале. 2010 год.*



*Слесарь-сборщик А. Рудковский с выигранным в лотерею автомобилем ВАЗ-21063. 1987 год.*

*Автомобиль ВАЗ-21061 или Лада-1500. 1991 год.*

### С ротором для спецслужб

*Существовала и модификация ВАЗ-21069. Эти машины выпускались в основном для спецслужб (так называемые «догонялки») и оснащались двухсекционными роторно-поршневыми моторами ВАЗ-411 мощностью 120 л. с. В 1983 году его сменил мотор ВАЗ-413 мощностью 140 л. с., в 1997-м – ВАЗ-415 той же мощности.*

задние тормоза от ВАЗ-2105, а спустя год – и коробку передач от той же модели. От «пятерки» заимствовали и вентиляционные решетки задних стоек кузова. Некоторые упрощения претерпела схема электрооборудования: с 1987 года встроенные в торцы передних дверей красные фонари были заменены катафотами, а с 1993 года из схемы было исключено реле мигания контрольной лампы стояночного тормоза. К концу 1980-х годов упразднили хромирование водостоков, а в 1990 году из ворот завода стали выходить машины со ступичными колпачками вместо колпаков-дисков. В дальнейшем отказались от грязезащитных козырьков между кузовом и бамперами. Фон заводского знака вместо вишневого стал черным.

*Медицинские автомобили ВАЗ-2105. 2007 год.*

## На экспорт и не только

У каждой из вышеперечисленных модификаций был свой экспортный вариант, но самостоятельные обозначения получили лишь праворульные версии ВАЗ-21062, ВАЗ-21064 и ВАЗ-21066. Обычные экспортные варианты можно было опознать лишь по некоторым нюансам их внешнего вида, а порой только по цифрам на VIN-табличке. В ее левом нижнем углу была рамка с надписью «вариант», в нее-то и вбивался код. Для большинства автомобилей для внутреннего рынка это был код 086. Для экспортных машин коды были разные: от 10 до 70 (для Канады, например, – 037). Впрочем, «канадки» (или «американки») можно было легко отличить по бамперу от «Нивы» с интегрированными в него подфарниками, соответствовавшими требованиям безопасности эксплуатации автомобилей в Канаде.

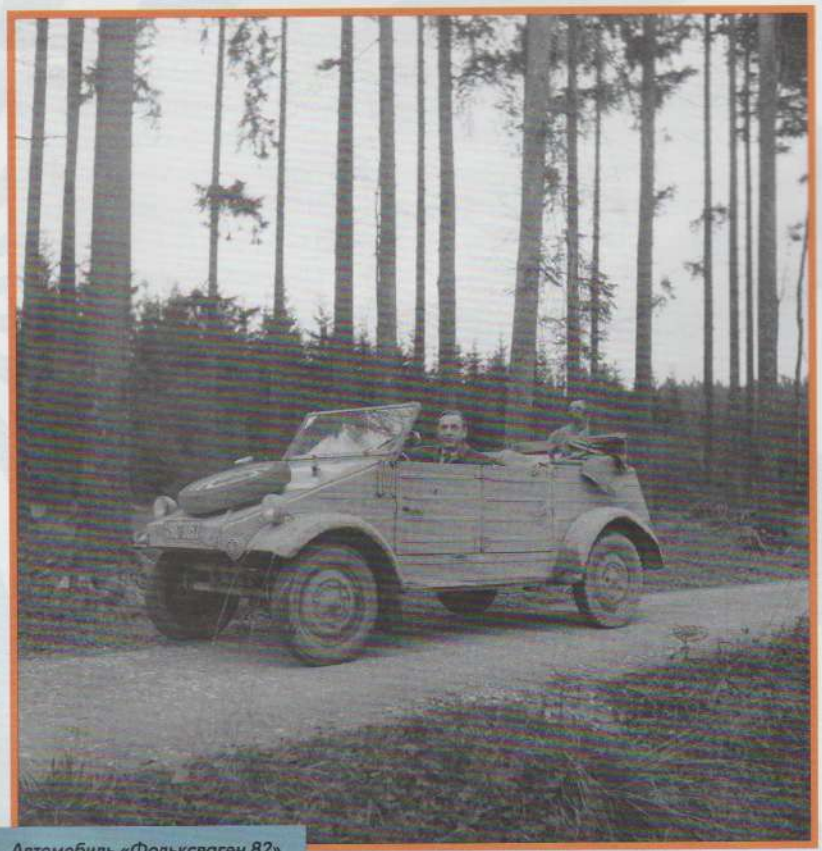
С 1990 по 2001 год выпускалась модификация ВАЗ-2105 – модернизированная версия «шестерки» с бесконтактной системой зажигания, бамперами от ВАЗ-2105, электрообогревом заднего стекла, более мощным генератором, пятиступенчатой коробкой передач, карбюратором SOLEX-21053, электроподъемниками стекол передних дверей, травмобезопасным рулевым колесом, иной обивкой салона и иными сиденьями с подголовниками. Эта модификация выпускалась прежде всего на экспорт, но значительная часть машин попала и на внутренний рынок.

После передачи производства «шестерки» на Ижевский автозавод начала выпускаться модификация ВАЗ-21067, представлявшая собой ВАЗ-2106 с двигателем ВАЗ-21067 объемом 1,6 л с системой непосредственного впрыска топлива и каталитическим нейтрализатором, соответствовавшим нормам токсичности Евро 2.

*Автомобиль Лада-1600. 1979 год.*

# «Немецкий верблюд»

Автомобиль «Фольксваген 82» (Volkswagen 82), больше известный под обозначением Kfz. 1 и прозвищем Kübelwagen, является, безусловно, самым известным военным немецким автомобилем Второй мировой войны. Между тем происхождение у него вполне гражданское.



*Автомобиль «Фольксваген 82».*

После прихода нацистов к власти в Германии в качестве основной идеи гражданской моторизации был принят тезис о том, что каждый немец должен иметь собственный автомобиль. На автомобильной выставке 1934 года в Берлине идея «народного автомобиля» оформилась окончательно.

## История создания

В феврале 1936 года профессор Фердинанд Порше продемонстрировал свой «Фольксваген» (дословно – «народный автомобиль»). Машина понравилась. Для ее производства было создано новое объединение Volkswagen GmbH. Одновременно проходили работа по подготовке серийного производства и строительство завода, рассчитанного на выпуск 500 тыс. автомобилей в год. До 1 сентября 1939 года успели выпустить всего 210 гражданских автомобилей «Фольксваген», более известных как «Фольксваген-жук». Началась Вторая мировая война, и выпущенные уже машины достались высокопоставленным партийным функционерам. Пробил час военных вариантов «Фольксвагена».

1 февраля 1938 года Управление вооружений вермахта выдало заказ на создание прототипа

### Надежный и выносливый

**«Кюбельваген» стал лучшим германским легковым армейским автомобилем периода Второй мировой войны. Несмотря на отсутствие привода на все колеса, он показал вполне приличную вездеходность, а кроме того, был прост в обслуживании и эксплуатации. За высокую надежность и живучесть (уничтожить машину можно было разве что прямым попаданием) он заслужил у солдат уважительную кличку – «немецкий верблюд».**

армейского легкого автомобиля. Спустя девять месяцев Порше представил военным легкий вездеход – «Кюбельзитцваген», рассчитанный на четырех солдат с вооружением. Впоследствии употреблялось более укороченное название – «Кюбельваген». Оно возникло из-за ковшеобразной формы сидений машины, но в нашей печати, с легкой руки не знавших этого переводчиков, привился перевод «автомобиль-лоханка» («кюбель» – в переводе с немецкого и «ковш», и «лоханка»).

Военные в целом остались довольны автомобилем, но высказали два пожелания по его улучшению. Первое пожелание состояло в том, чтобы снизить минимальную скорость движения с 8 до 4 км/ч. Вторым пожеланием было придание возможности преодоления более крутого подъема. Обе эти проблемы Порше решил одним способом – установкой колесных редукторов. Кроме того, что за счет их применения удалось снизить минимальную скорость и увеличить угол преодолеваемого подъема, они позволили несколько увеличить дорожный просвет, что впоследствии также положительно сказалось на проходимости.

*Автомобиль «Фольксваген 82» в оккупированном Тунисе. 1943 год.*

В 1939 году «Кюбельваген» был впервые продемонстрирован под обозначением «Тип 62» (Typ 62). Серийная модель VW 82 Kfz.1 запущена в производство в 1940 году и выпускалась до 1945 года. За это время было выпущено 50 435 машин. Кроме того, изготовили 564 машины VW 87 (лимузин 4x4), которые передали Африканскому корпусу, а 667 автомобилей VW 82 и VW 92 (лимузин 4x2) имели исходную гражданскую конструкцию.

## Конструкция

Машина имела четырехдверный цельнометаллический сварной кузов с откидным брезентовым верхом. Роль рамы выполняли сам кузов и трубчатая силовая центральная балка. Подвеска колес – торсионная, тормоза – механические на все колеса (в том числе и ручной).

*Автомобиль «Фольксваген 82» на выставке ретротехники. Современная фотография.*

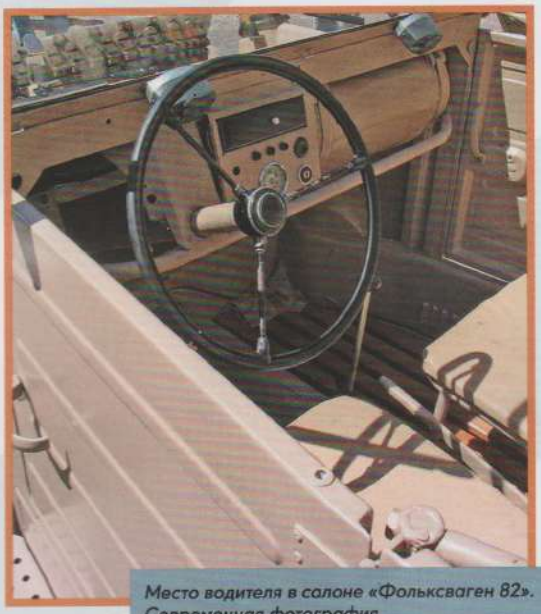
На автомобиле устанавливался 4-тактный, 4-цилиндровый горизонтально-оппозитный карбюраторный двигатель. До 1943 года цилиндры двигателя имели диаметр 70 мм, ход поршня составлял 64 мм, рабочий объем – 985 см$^3$, мощность – 23,5 л. с. На машинах, выпускавшихся позже, диаметр цилиндра увеличился до 75 мм, рабочий объем – до 1131 см$^3$, мощность возросла до 25 л. с. Двигатель VW 82 Kfz.1 оборудовался карбюратором «Солекс» 26VFJ. Собственно говоря, маломощный двигатель с воздушным охлаждением был ахиллесовой пятой машины. Он мало подходил для армейского автомобиля, который эксплуатировался в тяжелых фронтовых условиях. Маломощному двигателю приходилось все время работать на пределе, с перегрузом, что вело к его перегреву и поломке.

В трансмиссию входили однодисковое механически управляемое сцепление и четырехскоростная коробка передач (4+1), представлявшая вместе с дифференциалом одну монтажную единицу. Для повышения проходимости использовались пониженная первая передача и блокируемый дифференциал заднего моста.

Полная масса автомобиля составляла 1175 кг. Бензобак вмещал 40 л топлива. Максимальная скорость равнялась 80 км/ч, а удельный расход топлива – 9 л на 100 км при движении по шоссе.

«Кюбельваген» выпускался в нескольких вариантах, в том числе в связном с рацией, а также в виде ремонтной «летучки».

Были также изготовлены экспериментальные машины: с заменой заднего колеса маленькой гусеницей; с уширенными колесами для езды по снегу; с удлиненными осями для движения по железнодорожной колее, со съемными лыжами, которые крепились к передним колесам. Совершенно очевидно, что эти конструкции были вызваны к жизни чудовищным бездорожьем Восточного фронта.



*Место водителя в салоне «Фольксваген 82». Современная фотография.*

*Летающая лодка «Дорнье До-24» и «Фольксваген 82» в Северной Африке. 1942 год.*

# В НОМЕРЕ 49

- УСТАНОВКА ДЕФЛЕКТОРОВ НА ПРИБОРНУЮ ПАНЕЛЬ
- ФАНТАСТИЧЕСКИЙ «СИТРОЕН DS 19»

## ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ
- ДЕФЛЕКТОРЫ
- ОПОРА ДЕФЛЕКТОРОВ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

# В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!